



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/GRSG/66
26 novembre 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements
concernant les véhicules (WP.29)

Groupe de travail des dispositions générales
de sécurité (GRSG)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES DE
SÉCURITÉ (GRSG) SUR SA QUATRE-VINGT-SEPTIÈME SESSION**

(12-15 octobre 2004)

1. Le GRSG a tenu sa quatre-vingt-septième session du 12 (après-midi) au 15 octobre 2004, sous la présidence de M. A. Erario (Italie). Ont participé à ses travaux des experts des pays suivants, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du WP.29 (TRANS/WP.29/690): Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni et Suède. Un représentant de la Commission européenne (CE) y a aussi pris part, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles et Comité de liaison des constructeurs de carrosseries et remorques (CLCCR).
2. On trouvera à l'annexe 1 du présent rapport la liste des documents informels distribués pendant la session.

RÈGLEMENT N° 36 (Véhicules de transport en commun de grande capacité)

Document: document informel n° GRSG-87-32 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

3. Le GRSG a examiné et adopté l'amendement proposé par l'expert de la Fédération de Russie (document informel n° GRSG-87-32), dont le texte est reproduit ci-dessous. Le secrétariat a été prié de transmettre le texte adopté au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2005 en tant que projet de complément 11 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 36.

Paragraphe 5.6.1.3, modifier comme suit:

«5.6.1.3 Le nombre minimal de portes d'un véhicule sera de deux, soit deux portes de service, soit une porte de service et une porte de secours.»

RÈGLEMENT N° 52 (Véhicules de transport en commun de faible capacité des catégories M₂ et M₃)

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2004/13.

4. Le GRSG a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2004/13. Le secrétariat a été prié de transmettre le texte adopté au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2005 en tant que projet de complément 8 à la série 01 d'amendements au Règlement niveaux national et international n° 52.

RÈGLEMENT N° 107 (Véhicules des catégories M₂ et M₃)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2003/21, TRANS/WP.29/GRSG/2003/22/Rev.2; TRANS/WP.29/GRSG/2004/9 et Corr.1, TRANS/WP.29/GRSG/2004/14, TRANS/WP.29/GRSG/2004/21, TRANS/WP.29/GRSG/2004/22; documents informels n°s GRSG-87-2, GRSG-87-8, GRSG-87-11, GRSG-87-12, GRSG-87-13, GRSG-87-15, GRSG-87-17, GRSG-87-18, GRSG-87-19, GRSG-87-20, GRSG-87-26, GRSG-87-27, GRSG-87-28, GRSG-87-30, GRSG-87-33 et GRSG-87-38 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

5. Le GRSG a procédé à un échange de vues général sur les dispositions concernant les autobus et les autocars sans toit qu'il est proposé d'inclure dans le Règlement n° 107 (TRANS/WP.29/GRSG/2004/14 et documents informels n°s GRSG-87-8 et GRSG-87-33).

6. Le GRSG a pris note des informations données par l'expert de Royaume-Uni concernant la réglementation britannique relative à la construction d'autobus et d'autocars sans toit (document informel n° GRSG-87-2). Il a été demandé à l'expert de l'Espagne de diriger l'élaboration, sur la base des propositions et des informations susmentionnées ainsi que des commentaires dont elles ont fait l'objet, d'une proposition de synthèse sur la question, qui sera examinée à la session suivante.

7. L'expert du Royaume-Uni a fait le point sur les travaux de recherche concernant l'introduction au Royaume-Uni d'autobus de 15 mètres de long (document informel n° GRSG-87-30). Il a indiqué qu'une proposition serait présentée à la session suivante pour examen.

8. Le GRSG a pris note des renseignements sur les travaux du groupe informel de la sécurité des utilisateurs de fauteuils roulants dans les véhicules routiers (documents informels n^{os} GRSG-87-11, GRSG-87-12 et GRSG-87-13). Ce groupe se réunira de nouveau en décembre 2004. Les experts du GRSG et du GRSP intéressés sont invités à participer à ses travaux.

9. Le GRSG a également examiné les propositions sur l'éclairage conçu pour aider les passagers à monter dans un véhicule et à en descendre (document informel n^o GRSG-87-15). Aucune décision n'a été prise. Le secrétariat a été prié de distribuer le document sous une cote officielle pour examen à la session suivante et de le transmettre au GRE pour commentaires.

10. Le GRSG a examiné les propositions d'amendement figurant dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2004/22. En ce qui concerne la proposition relative au paragraphe 7.6.5.1.2, aucun accord n'a été trouvé. S'agissant des propositions concernant le paragraphe 7.2.2.2.9, les experts de la Suède et du Royaume-Uni ont réservé leur position. L'expert de la Norvège soumettra un nouveau document qui sera examiné à la session suivante.

11. Les corrections de forme apportées au texte déjà adopté figurant dans le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/21 (document informel n^o GRSG-87-26) ont été adoptées, à l'exception de celles concernant l'annexe 12, qui doit faire l'objet d'une nouvelle révision rédactionnelle. L'OICA s'est portée volontaire pour s'acquitter de cette tâche. Lorsque toutes les corrections auront été apportées, le secrétariat les introduira dans un document portant une cote officielle.

12. Une autre proposition d'amendement au document TRANS/WP.29/GRSG/2003/21 (document informel n^o GRSG-87-38) n'a pas été approuvée par le GRSG. L'expert de la Belgique établira, en collaboration avec l'OICA, une proposition révisée pour la session suivante.

13. Le GRSG a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2003/22/Rev.2 (établi sur la base des documents TRANS/WP.29/GRSG/2004/9 et Corr.1) (voir TRANS/WP.29/GRSG/65, par. 9), sous réserve des observations et des amendements figurant dans l'annexe 2 du présent rapport.

RÈGLEMENT N^o 66 (Résistance mécanique de la superstructure)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2003/25; TRANS/WP.29/GRSG/2004/2, TRANS/WP.29/GRSG/2004/3, TRANS/WP.29/GRSG/2004/4, TRANS/WP.29/GRSG/2004/6, TRANS/WP.29/GRSG/2004/12, TRANS/WP.29/GRSG/2004/15; documents informels n^{os} GRSG-87-5, GRSG-87-9, GRSG-87-14, GRSG-87-16, GRSG-87-34 et GRSG-87-40 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

14. Le GRSG a pris note des informations concernant l'Atelier sur le réseau de sécurité passive avancée, qui s'est tenu à Budapest du 22 au 24 septembre 2004 (document informel n^o GRSG-87-14) ainsi que des statistiques sur les accidents d'autocars, dans lesquels les véhicules s'étaient renversés, communiquées par l'expert de la Hongrie (document informel n^o GRSG-87-5).

15. Le GRSG a examiné les observations et les propositions d'amendement concernant le texte déjà adopté (voir TRANS/WP.29/GRSG/65, par. 16, et annexe 3) du document TRANS/WP.29/GRSG/2003/25, ainsi que les propositions présentées dans les documents TRANS/WP.29/GRSG/2004/2, TRANS/WP.29/GRSG/2004/3, TRANS/WP.29/GRSG/2004/4 et TRANS/WP.29/GRSG/2004/6.

16. Le GRSG a examiné le document informel n° GRSG-87-34. Le texte adopté est reproduit dans l'annexe 3 du présent rapport. L'expert de la Commission européenne a formulé une réserve au sujet de ce texte.

17. Le GRSG a examiné et adopté, avec des amendements, le document TRANS/WP.29/GRSG/2004/12. Le texte adopté est reproduit dans l'annexe 3 du présent rapport.

18. Le GRSG a examiné les documents informels n^{os} GRSG-87-9 et GRSG-87-40. Le texte adopté est reproduit dans l'annexe 3 du présent rapport.

19. Le secrétariat a été prié de transmettre au WP.29 et à l'AC.1, pour examen à leurs sessions de mars 2005, le texte modifié du document TRANS/WP.29/GRSG/2003/25 en tant que projet de série 01 d'amendements au Règlement n° 66. L'expert de la Commission européenne a exprimé une réserve à propos de la portée limitée du Règlement et de l'idée de soumettre la superstructure à des essais pour l'homologation de type.

20. En ce qui concerne l'extension du champ d'application du Règlement, l'expert de la Hongrie a présenté le document informel n° GRSG-87-16 (proposition conjointe de la Hongrie et de l'Espagne), pour remplacer le document TRANS/WP.29/GRSG/2004/15. La proposition tendant à commencer l'analyse et l'étude de l'éventuelle extension du champ d'application du Règlement n° 66 a été appuyée par les experts de la France, de l'Italie, de la République tchèque et de la Suède. L'expert du Royaume-Uni a dit que des recherches supplémentaires devaient être menées avant qu'une décision puisse être prise sur cette question. L'expert de l'OICA a estimé que davantage de données statistiques seraient nécessaires pour justifier l'extension du champ d'application du Règlement. Ce point sera inscrit à l'ordre du jour de la session suivante.

AUTOCARS ET AUTOBUS – COLLISION FRONTALE

Document: document informel n° GRSG-87-31 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

21. Le GRSG a procédé à un échange de vues général sur la proposition de l'expert de la Hongrie concernant les futures activités en matière de réglementation dans ce domaine (document informel n° GRSG-87-31). Les experts du Royaume-Uni et de l'OICA ont estimé qu'il fallait davantage de données statistiques pour pouvoir examiner la question. Le Président portera la proposition à la connaissance du WP.29 et le Groupe de travail reprendra l'examen de la question à sa session suivante.

VITRAGE DE SÉCURITÉ (Projet de règlement technique mondial)

22. Le GRSG a entendu un rapport oral intérimaire sur les travaux du groupe informel chargé de la question et a noté qu'un projet de proposition lui serait transmis par l'expert de l'Allemagne pour examen à sa session suivante.

PROJET DE RÈGLEMENT SUR LA PROTECTION DES VÉHICULES DES CATÉGORIES M₁ ET M₂ CONTRE UNE UTILISATION NON AUTORISÉE

23. Cette question a été prise en considération dans le cadre de l'examen du Règlement n° 97 (voir plus bas, par. 24 à 30).

RÈGLEMENT N° 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules)

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2003/26; TRANS/WP.29/GRSG/2004/11, TRANS/WP.29/GRSG/2004/20, TRANS/WP.29/GRSG/2004/24; documents informels n^{os} GRSG-87-3 et GRSG-87-21 de l'annexe 1 du présent rapport.

24. Le GRSG a pris note des questions que le groupe informel chargé d'étudier les systèmes de dégradation des fonctions d'un véhicule (SDV) (document informel n° GRSG-87-3) avait posées au sujet de l'élaboration de projets d'amendements au Règlement n° 97 (TRANS/WP.29/GRSG/2003/26). Les membres du GRSG ont été invités à communiquer leurs réponses à ces questions directement à l'expert de l'Allemagne avant la fin de l'année.

25. Au cours de la discussion, des préoccupations ont été exprimées au sujet, d'une part, des conséquences éventuelles d'un accès depuis l'extérieur, au système électronique du véhicule et, d'autre part, de la compatibilité des SDV avec la Convention de Vienne de 1968. Il a été proposé à cet égard d'envisager la possibilité de remplacer les SDV par des systèmes de repérage des véhicules.

26. En conclusion, le GRSG a décidé que, compte tenu des réponses reçues, l'expert de l'Allemagne devrait formuler une proposition concernant les activités futures du groupe informel chargé des SDV. Cette proposition sera transmise pour observations au Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1). Le GRSG a également demandé à ses membres de présenter leurs observations sur les systèmes de repérage susmentionnés à sa session suivante.

27. Le GRSG a pris note des observations de l'expert du Japon sur les SDV (document informel n° GRSG-87-21). L'expert de l'Allemagne a été prié d'en tenir compte dans sa proposition.

28. L'examen de la proposition de projet d'amendement communiquée par la CLEPA (TRANS/WP.29/GRSG/2004/20) a été reporté à la session suivante, dans l'attente des observations du GRRF, déjà sollicité à ce sujet (utilisation du frein de stationnement pour la protection du véhicule).

29. Aucune décision n'a été prise au sujet du document TRANS/WP.29/GRSG/2004/24. L'expert de l'Allemagne transmettra à la session suivante une nouvelle proposition, applicable au Règlement n° 97 ainsi qu'au futur nouveau règlement sur la question (TRANS/WP.29/1018).

30. Aucune décision n'a été prise au sujet du document TRANS/WP.29/GRSG/2004/11. L'expert du Canada élaborera, en collaboration avec l'OICA, une proposition révisée, assortie de dispositions provisoires, qui sera examinée à la session suivante.

RÈGLEMENT N° 18 (Protection des véhicules contre une utilisation non autorisée)

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2004/23.

31. L'examen du document TRANS/WP.29/GRSG/2004/23 a été reporté à la session suivante (voir aussi par. 27 ci-dessus).

EXTENSION DU RÈGLEMENT N° 46 (Rétroviseurs)

Documents: TRANS/WP.29/2004/57; TRANS/WP.29/GRSG/2004/10/Rev.1; documents informels n°s GRSG-86-7, GRSG-87-1, GRSG-87-7, GRSG-87-10, GRSG-87-22, GRSG-87-23, GRSG-87-24, GRSG-87-29, GRSG-87-35, GRSG-87-36 et GRSG-87-37 (voir l'annexe 1 du rapport de la précédente session et du présent rapport).

32. Le GRSG a écouté les exposés faits par les experts du Luxembourg et de l'OICA (documents informels n°s GRSG-87-7, GRSG-87-36 et GRSG-87-37) sur les conséquences négatives des rétroviseurs de grande taille, tels qu'ils sont proposés dans le document TRANS/WP.29/2004/57, pour le champ de vision frontal. Les exposés ont été suivis d'une démonstration sur quatre véhicules équipés de nouveaux rétroviseurs de grande taille.

33. Le GRSG a pris note des informations sur les prescriptions en matière de champ de vision figurant dans la Directive 2003/97 de l'UE (document informel n° GRSG-87-35).

34. Le GRSG a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2004/10/Rev.1 (projet d'amendement au projet de série 02 d'amendements au Règlement n° 46, document TRANS/WP.29/2004/57) et le document informel n° GRSG-87-29, sous réserve des observations reproduites ci-dessous. Les propositions adoptées sont reproduites dans l'annexe 4 du présent rapport.

Paragraphe 2.1.4: Le Royaume-Uni a retiré sa réserve, la France a maintenu la sienne.

Paragraphe 15.2.1.1.1: Les experts de la Commission européenne, de la Belgique, de la France et du Royaume-Uni ont formulé une réserve.

Paragraphe 15.2.2.2: La France a maintenu sa réserve.

Paragraphes 15.2.4.3.1 et 15.2.4.3.2: La majorité des experts qui ont pris la parole se sont dits favorables au texte original. L'amendement que l'expert du Japon a proposé d'apporter à ces paragraphes (document informel n° GRSG-87-22) sera également pris en considération lors des discussions à venir.

Paragraphe 15.2.4.8.1: Les experts de la France et de la Commission européenne se sont prononcés contre la suppression de la limite de 15 % pour l'obstruction du champ de vision.

35. Le GRSG a pris note des commentaires de l'expert du Japon sur l'amélioration de la visibilité directe et indirecte (document informel n° GRSG-87-23) et a écouté avec intérêt l'exposé sur cette question (document informel n° GRSG-87-24).

36. Les amendements proposés dans les documents informels n^{os} GRSG-86-7, GRSG-87-1, GRSG-87-10 et GRSG-87-22 seront pris en considération à la session suivante, si les versions révisées de ces documents sont transmises en tant que documents officiels.

37. En ce qui concerne les propositions laissées en suspens, l'OICA s'est dite prête à présenter un document de travail à la session suivante, qui tienne également compte, dans toute la mesure possible, des propositions mentionnées plus haut.

PROJET DE RÉSOLUTION SPÉCIALE N° 1 SUR LES DÉFINITIONS COMMUNES DES CATÉGORIES, DES MASSES ET DES DIMENSIONS DES VÉHICULES

Document: TRANS/WP.29/2004/25.

38. Le Président informera le WP.29 de l'approbation, par le GRSG, du texte du document TRANS/WP.29/2004/25.

QUESTIONS DIVERSES

a) Projet de règlement technique mondial sur les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.3; TRANS/WP.29/GRSG/2004/16; document informel n° GRSG-87-25 (voir l'annexe 1 du présent rapport).

39. L'expert des États-Unis d'Amérique a dit qu'il tiendra le GRSG informé de l'évolution de la situation en ce qui concerne la proposition de nouveau projet de rtm qui fait l'objet du document TRANS/WP.29/GRSG/2000/8/Rev.3, mais a demandé aux experts du GRSG de lui faire parvenir leurs observations sur ce que pourrait apporter cette proposition en matière de sécurité.

40. La proposition de l'expert de l'Inde (TRANS/WP.29/GRSG/2004/16) et les observations de l'OICA à son sujet (document informel n° GRSG-87-25) seront examinées, sans modification de leur statut, à la session suivante.

b) Projet de règlement sur le champ de vision du conducteur des véhicules à moteur

Documents: TRANS/WP.29/GRSG/2000/19/Rev.1; TRANS/WP.29/GRSG/2002/1, TRANS/WP.29/GRSG/2002/9; documents informels n^{os} GRSG-86-14, GRSG-86-15/Rev.1, GRSG-87-6 et GRSG-87-39 (voir l'annexe 1 du rapport de la session précédente et du présent rapport).

41. Le GRSG a suivi avec intérêt un exposé de l'expert de l'Inde (GRSG-86-15/Rev.1) sur le problème de l'angle mort causé par les «montants A» dans le champ de vision du conducteur.

42. Le GRSG a demandé au secrétariat de distribuer le texte du projet de nouveau règlement (document informel GRSG-87-39, qui remplace le document TRANS/WP.29/GRSG/2000/19/Rev.1), sous une cote officielle pour examen à sa session suivante. En ce qui concerne les propositions pour la deuxième étape (TRANS/WP.29/2002/9

et document informel n° GRSG-86-7), le GRSG a décidé de demander au WP.29 l'autorisation de créer un groupe informel.

c) Projet de Règle n° 2 – Contrôle technique périodique des véhicules à roues en ce qui concerne leur aptitude à la circulation

43. Le GRSG a pris note de la décision prise par le WP.29 à sa cent trente-troisième session (TRANS/WP.29/1016, par. 70) et a invité ses membres à participer aux travaux du groupe informel. Les experts intéressés peuvent prendre contact avec le secrétariat du groupe (cita.vehicleinspection@skynet.be) pour annoncer leur participation.

d) Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3)

Document: TRANS/WP.29/GRSG/2004/17.

44. Le GRSG a examiné le document TRANS/WP.29/GRSG/2004/17 et a décidé de soumettre pour approbation au WP.29, à sa session de mars 2005, les définitions proposées pour les catégories L₆ et L₇ de véhicules. (Note du secrétariat: le paragraphe 1.7 doit être modifié conformément au paragraphe 42 du document TRANS/WP.29/GRSG/65).

e) Dispositif d'enregistrement des données en cas d'accident (EDR)

45. L'expert de la France a informé le GRSG que le groupe informel se réunirait avant la fin de l'année et transmettrait une proposition pour la prochaine session du GRSG.

f) Témoin de ceinture de sécurité

46. Le GRSG a pris note de la décision prise par le WP.29 de confier l'étude de cette question au GRSP (TRANS/WP.29/1016, par. 44).

g) Projet de règlement sur les systèmes de chauffage

Documents: TRANS/WP.29/2004/22 et Corr.1; TRANS/WP.29/GRSG/2004/19.

47. Le GRSG a examiné et adopté le document TRANS/WP.29/GRSG/2004/19 moyennant la suppression de la référence à l'annexe 3 dans le paragraphe 6.2. Le secrétariat a été prié de transmettre le texte adopté au WP.29 et à l'AC.1 pour examen à leurs sessions de mars 2005 en tant que projet de rectificatif 2 au projet de règlement. L'OICA s'est offerte à préparer une proposition pour l'annexe 8 manquante (Prescriptions de sécurité applicables aux chauffages à combustion fonctionnant au GPL) du Règlement et pour les chauffages électriques.

ÉLECTION DU BUREAU

48. M. A. Erario (Italie) et M. M. Matolcsy (Hongrie) ont été réélus à l'unanimité respectivement Président et Vice-Président pour les sessions du GRSG de 2005.

HOMMAGE À M. P. BOYD

49. Ayant appris que M. P. Boyd ne participerait plus aux sessions du GRSG, le Président, au nom du GRSG, l'a remercié pour sa fructueuse participation aux travaux du GRSG au cours des années écoulées et lui a souhaité un plein succès dans ses futures activités.

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SESSION

50. Pour la quatre-vingt-huitième session, qui se tiendra à Genève du 18 (14 h 30) au 22 (12 h 30) avril 2005, le GRSG a arrêté l'ordre du jour provisoire ci-après¹:

1. Règlement n° 36 (Véhicules de transport en commun de grande capacité).
2. Règlement n° 52 (Véhicules de transport en commun de faible capacité des catégories M₂ et M₃).
3. Règlement n° 107 (Véhicules M₂ et M₃).
4. Règlement n° 66 (Résistance de la superstructure).
5. Autocars et autobus – Collision frontale.
6. Vitrages de sécurité (Projet de règlement technique mondial).
7. Projet de règlement sur la protection des véhicules des catégories M₁ et N₁ contre une utilisation non autorisée.
8. Règlement n° 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules).
9. Règlement n° 18 (Protection des véhicules contre une utilisation non autorisée).
10. Actualisation du Règlement n° 46 (Rétroviseurs).
11. Questions diverses.
 - 11.1 Projet de règlement technique mondial sur les moyens d'identification des commandes, témoins et indicateurs.
 - 11.2 Projet de règlement concernant le champ de vision des conducteurs de véhicules automobiles.
 - 11.3 Dispositif d'enregistrement des données en cas d'accident (EDR).

¹ Par mesure d'économie, aucun des documents officiels et des documents informels expédiés avant la session par courrier ou affichés sur le site Web de la CEE-ONU (<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>) ne sera distribué en salle. Les représentants sont donc priés de se munir de leur exemplaire de ces documents.

Annexe 1

LISTE DES DOCUMENTS INFORMELS **GRSG-87-...** DISTRIBUÉS
PENDANT LA SESSION

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>	<u>Suite donnée</u>
1.	Royaume-Uni	8	A	Proposed amendment to Regulation No. 46	d
2.	Royaume-Uni	3	A	Comments on open-top buses and coaches	a
3.	Groupe informel du GRSG	7	A	Question list from VDS Informal Group	a
4.	Président du GRSG		A	Provisional Agenda Item Running Order	a
5.	Hongrie	1	A	Statistics about rollover accident of buses – VI	a
6.	Inde	10.2	A	Driver's field of vision	a
7.		8	A	Enlarged exterior rear view mirrors situation for sports cars based on a study conducted by Porsche	a
8.	Hongrie	3	A	Comments for the Spanish proposal about double deck buses without roof (TRANS/WP.29/GRSG/2004/14)	a
9.	Hongrie	4	A	Amendment proposal to the draft 01 series of amendments to Regulation No. 66 (TRANS/WP.29/GRSG/2003/25)	d
10.	Commission européenne	8	A	Draft proposal for supplement 5 to the 01 series of amendments to Regulation No. 46 (Rear-view mirrors)	a
11.	Groupe de travail spécial du GRSG	3	A	GRSG Ad-hoc Working Group on Safety of Wheelchair Passengers in Road Vehicles - Document Register	a
12.	Groupe de travail spécial du GRSG	3	A	GRSG Ad hoc Working Group on the safety of wheelchair passengers in road vehicles - Working document following the 3rd meeting in Madrid	a

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>	<u>Suite donnée</u>
13.	Groupe de travail spécial du GRSG	3	A	GRSG Ad-hoc Working Group – safety of wheelchair passengers in road vehicles – Wednesday 2 and Thursday 3 June 2004, Madrid	a
14.	Hongrie	4	A	Information about the APSN Workshop held in Budapest (23-24 September 2004)	a
15.	Suède	3	A	Lighting to assist boarding and alighting	b
16.	Hongrie et Espagne	4	A	Extension of the scope of Regulation No. 66	d
17.	Allemagne	3	A	Proposal for draft amendments to document TRANS/WP.29/GRSG/2003/22/Rev.1 regarding Regulation No. 107	b
18.	Allemagne	3	A	Proposal for draft amendments to document TRANS/WP.29/GRSG/2003/22/Rev.1 regarding Regulation No. 107	b
19.	Allemagne	3	A	Proposal for draft amendments to document TRANS/WP.29/GRSG/2003/22/Rev.1 regarding Regulation No. 107	a
20.	Allemagne	3	A	Proposal for draft amendments to document TRANS/WP.29/GRSG/2003/22/Rev.1 regarding Regulation No. 107	b
21.	Japon	7	A	Comment on a course of discussion on the VDS	a
22.	Japon	8	A	Comment on TRANS/WP.29/GRSG/2004/10/Rev.1	b
23.	Japon	8	A	Japan's views on improving direct and indirect visibilities	a
24.	Japon	8	A	Visibility experiment JARI	a
25.	OICA	10.1	A	OICA comments on document TRANS/WP.29/GRSG/2004/16	c
26.	OICA	3	A	Corrigenda and editorial corrections to document TRANS/WP.29/GRSG/2003/21 Proposal for draft 02 series of amendments to Regulation No. 107	d

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>	<u>Suite donnée</u>
27.	OICA	3	A	Corrigenda to document TRANS/WP.29/GRSG/2003/22/Rev.2 Draft amendments to the proposal for draft 02 series of amendments to Regulation No. 107	d
28.	OICA	3	A	Corrigenda to document TRANS/WP.29/GRSG/2003/22/Rev.2 Definition of open roof vehicles	a
29.	OICA	8	A	OICA proposal for amendments to document TRANS/WP.29/GRSG/2004/10/Rev.1 (Rear-view mirrors)	d
30.	Royaume-Uni	3	A	Status summary of research into the effect of introducing 15m long buses into the United Kingdom	a
31.	Hongrie	10.5	A	Proposal for possible and necessary regulatory work in relation to bus frontal collisions	a
32.	Fédération de Russie	1	A/R	Proposal for draft amendments to Regulation No. 36 (Large capacity passenger vehicles)	d
33.	OICA	3	A	Proposal for amendments to the proposal for supplement 1 to the draft 02 series of amendments to Regulation No. 107 (M ₂ and M ₃ category vehicles)	a
34.	Espagne	4	A	Proposal amendments to Regulation No. 66	d
35.	Royaume-Uni	8	A	An assessment of the field of view requirements in directive 2003/97 for class III mirrors fitted to passenger cars and comparison with an alternative proposal	a
36.	OICA	8	A	Effect of enlarged exterior mirrors on driver's vision	a
37.	OICA	8	A	Effect of enlarged exterior mirrors on driver's direct vision	a

<u>N°</u>	<u>Auteur</u>	<u>Point de l'ordre du jour</u>	<u>Langue</u>	<u>Titre</u>	<u>Suite donnée</u>
38.	Belgique	3	A	Remarks to the proposal for supplement 1 to the draft 02 series of amendments to Regulation No. 107 (M ₂ and M ₃ vehicles) - documents (TRANS/WP.29/GRSG/2003/5 and TRANS/WP.29/GRSG/2003/21)	a
39.	Belgique	10.2	A	New draft regulation - Uniform technical provisions concerning the field of vision of motor vehicle drivers	b
40.	OICA	4	A	Proposal for draft amendments to document TRANS/WP.29/GRSG/2003/25 - Regulation No. 66 (superstructure of buses and coaches)	d

a Examen terminé ou annulé.

b Examen à poursuivre à la prochaine session sous une cote officielle.

c Examen à poursuivre à la prochaine session en tant que document informel.

d Adopté.

Annexe 2

AMENDEMENTS ET OBSERVATIONS CONCERNANT LE DOCUMENT
TRANS/WP.29/GRSG/2003/22/Rev.2
(voir par. 13 du rapport)

Paragraphe 2 et 7.11.2.2, les amendements qu'il est proposé d'apporter à ces paragraphes (documents informels n^{os} GRSG-87-17 et GRSG-87-18) seront réexaminés à la prochaine session. Le secrétariat a été prié de distribuer ces documents sous une cote officielle.

Annexe 3

Paragraphe 7.6.1.5, modifier comme suit:

«7.6.1.5 Chaque section rigide d'un véhicule articulé doit être traitée comme un véhicule distinct pour le calcul du nombre minimal et de l'emplacement des issues. Le passage reliant des issues ne doit pas être considéré comme une issue. Les compartiments toilettes ou les cuisines ne sont pas considérés comme des compartiments séparés aux fins de la définition du nombre de sorties de secours. On détermine un nombre de voyageurs pour chaque section rigide. Le plan, qui ~~pass~~ **contient l'axe horizontal de la charnière entre deux sections rigides du véhicule**, et qui est perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule, lorsque celui-ci se déplace en ligne droite, doit être considéré comme étant la limite entre ces deux sections.»

Paragraphe 7.6.2.1.4: Les Pays-Bas ont retiré leur réserve.

Paragraphe 7.6.11.1, modifier comme suit:

«7.6.11.1 Toute issue de secours doit être signalée, à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule par ~~un symbole représentatif international~~ le symbole suivant.»

Pour le symbole, voir document informel n^o GRSG-87-19, que l'expert de l'Allemagne doit réviser et compléter en indiquant la couleur.

Paragraphe 7.7.8.6.1: L'Espagne et le Royaume-Uni ont retiré leurs réserves.

Paragraphe 7.7.1.12, supprimer l'amendement proposé (voir document informel n^o GRSG-87-27).

Annexe 4

Figure 11b, modifier le titre comme suit (voir document informel n^o GRSG-87-27):

«Figure 11b

ESPACE RÉSERVÉ AUX PIEDS DES VOYAGEURS ASSIS DERRIÈRE
UN AUTRE SIÈGE OU DERRIÈRE UN SIÈGE
FAISANT FACE À L'ALLÉE
(voir annexe 3, par. 7.7.8.5.2)»

Figure 16, insérer la proposition suivante (voir document informel n° GRSG-87-27):

«Figure 16: supprimer la référence à “Classe I” aux deux endroits.»

Figure 23, insérer une proposition (voir document informel n° GRSG-87-20) que l'expert de l'Allemagne doit compléter en indiquant la couleur. Le secrétariat a été prié de distribuer le document sous une cote officielle pour examen à la prochaine session.

Annexe 8

Paragraphe 3.1, à la fin, rétablir la phrase: «La dénivellation entre une allée à plancher surbaissé et une zone de places assises ne doit pas être considérée comme une marche.» (voir document informel n° GRSG-87-27). L'expert du Royaume-Uni a réservé sa position sur cette proposition.

Paragraphe 3.2.1, insérer la proposition suivante (voir document informel n° GRSG-87-27):

«Paragraphe 3.2.1, remplacer 7.7.8.5.2 par 7.7.8.5.3.»

Paragraphe 3.9.1 (remarque du secrétariat: ce paragraphe devrait être modifié conformément aux paragraphes 8 et 9 du document TRANS/WP.29/GRSG/65).

Paragraphe 3.11.3.3.1, insérer la proposition suivante (voir document informel n° GRSG-87-27):

«Paragraphe 3.11.3.3.1, modifier comme suit:

“3.11.3.3.1 Si le conducteur voit suffisamment bien la plate-forme de levage pour surveiller son déploiement et son utilisation afin d'assurer la sécurité des voyageurs, il peut la commander depuis son siège. Cette prescription peut être satisfaite à l'aide de dispositifs adéquats de vision indirecte.”. L'expert du Royaume-Uni a réservé sa position sur cette proposition.»

Le document informel n° GRSG-87-28 a été retiré.

Annexe 3

AMENDEMENTS ET OBSERVATIONS CONCERNANT
LE DOCUMENT TRANS/WP.29/GRSG/2003/25
(voir par. 16 à 18 du rapport)

Réf.: TRANS/WP.29/GRSG/2004/12

Paragraphe 7 à 7.3, modifier comme suit:

«7. CONFORMITÉ DE LA PRODUCTION

- 7.1 Les procédures de contrôle de la conformité de la production doivent satisfaire aux dispositions formulées dans l'Accord, appendice 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2).
- 7.2 Tout véhicule homologué en vertu du présent Règlement doit être fabriqué de façon à être conforme au type homologué et à satisfaire aux dispositions du paragraphe 5 ci-dessus. Seuls les éléments désignés par le constructeur comme faisant partie de la superstructure sont à vérifier.
- 7.3 La fréquence normale autorisée par le service administratif pour les inspections est d'une fois tous les deux ans. Si un cas de non-conformité de la production est constaté lors d'une de ces visites, le service administratif peut accroître la fréquence des visites en vue de rétablir aussi rapidement que possible la conformité de la production.».

Paragraphe 7.4 à 7.5.4, supprimer.

Réf.: document informel n° GRSG-87-40

Paragraphe 10, insérer le texte suivant:

«10. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

- 10.1 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant ce Règlement ne devra refuser d'accorder une homologation en application du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 01 d'amendements.
- 10.2 Au terme d'un délai de 60 mois après la date d'entrée en vigueur, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement n'accorderont des homologations CEE pour les nouveaux types de véhicules tels que définis dans le présent Règlement que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 01 d'amendements.
- 10.3 Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne devront pas refuser d'accorder des extensions d'homologation en application des précédentes séries d'amendements à ce Règlement.

- 10.4 Les homologations CEE accordées en application du présent Règlement, dans sa forme originale, moins de 60 mois après la date de son entrée en vigueur et toutes les extensions desdites homologations accordées par la suite, resteront valables sans limitation de durée, sous réserve du paragraphe 10.6 ci-dessous. Si le type de véhicule homologué en application des précédentes séries d'amendements satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il est modifié par la série 01 d'amendements, la Partie contractante qui a accordé l'homologation doit en aviser les autres Parties contractantes appliquant ce Règlement.
- 10.5 Aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne doit refuser une homologation nationale à un type de véhicule homologué en vertu de la série 01 d'amendements à ce Règlement.
- 10.6 À partir de 144 mois après l'entrée en vigueur de la série 01 d'amendements au présent Règlement, les Parties contractantes appliquant ce Règlement peuvent refuser une première immatriculation nationale (première mise en service) à un véhicule qui ne satisfait pas aux prescriptions de la série 01 d'amendements à ce Règlement.».

Réf.: document informel n° GRSG-87-34

Annexe 5

Paragraphe 2.1.5 à 2.1.5.2.2, modifier comme suit:

- «2.1.5 Dans le cas où les dispositifs de retenue des occupants font partie du type de véhicule, une masse doit être fixée à chaque siège équipé d'un dispositif de retenue suivant l'une des deux méthodes suivantes, au choix du constructeur:
- 2.1.5.1 Première méthode: Cette masse doit:
- 2.1.5.1.1 Être égale à 50 % de la masse nominale d'un occupant (M_{mi}), égale à 68 kg;
- 2.1.5.1.2 Être placée de telle sorte que son centre de gravité soit situé à 100 mm au-dessus et à 100 mm en avant du point R du siège tel qu'il est défini à l'annexe 5 du Règlement n° 21;
- 2.1.5.1.3 Être fixée rigidement et solidement de telle manière qu'elle ne puisse se détacher pendant l'essai.
- 2.1.5.2 Deuxième méthode: Cette masse doit:
- 2.1.5.2.1 Être un mannequin anthropomorphe de 68 kg retenu par une ceinture de sécurité à deux points. Le mannequin doit permettre le guidage et le positionnement des ceintures de sécurité;
- 2.1.5.2.2 Être placée de telle manière que son centre de gravité et ses dimensions soient conformes à la figure A5.2.».

Insérer la figure A5.2 suivante:

«

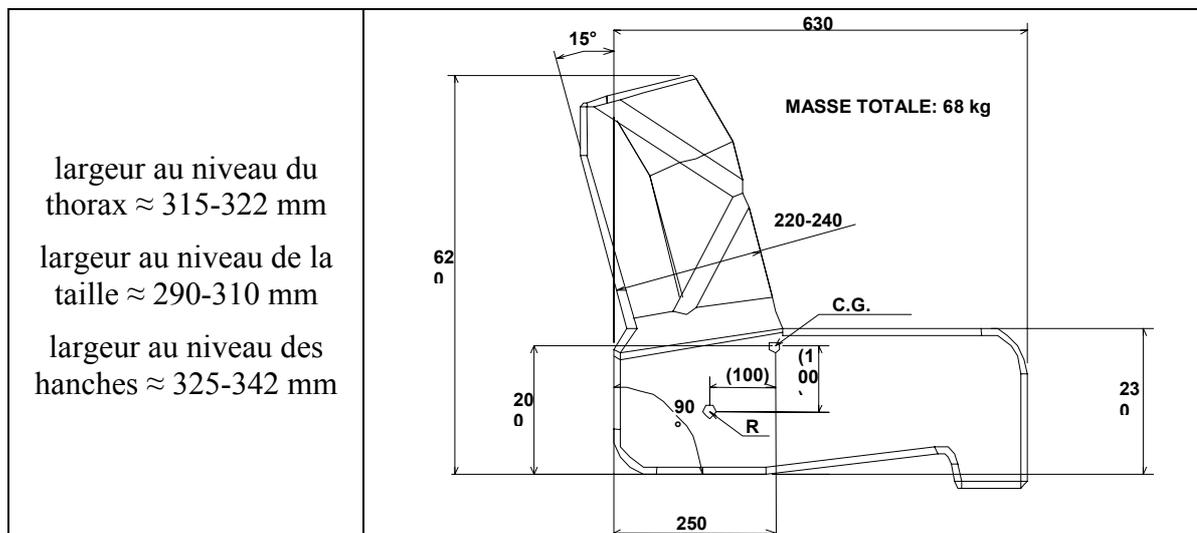


Figure A5.2 – Dimensions du mannequin anthropomorphe»

Figures A5.2a et A5.2b: Elles deviennent les figures A5.3a et A5.3b.

Réf.: document informel n° GRSG-87-9

Annexe 9

Paragraphe 1, remplacer «calcul» par «simulation informatique».

Paragraphe 5.1, remplacer «calcul» par «simulation».

Paragraphe 5.1.2, remplacer «structure du véhicule» par «superstructure».

Paragraphe 5.2, remplacer «toute la structure» par «la superstructure».

Annexe 4

AMENDEMENTS ADOPTÉS CONCERNANT LA SÉRIE 02
D'AMENDEMENTS AU RÈGLEMENT N° 46
(TRANS/WP.29/2004/10/Rev.1, document informel n° GRSG-87-29)
(voir par. 34 du présent rapport)

Insérer un nouveau paragraphe 2.1.1.4, rédigé comme suit:

«2.1.1.4 Par “système d’aide à la vision”, on désigne un dispositif permettant au conducteur de détecter ou voir des objets dans une zone adjacente au véhicule.»

Les anciens paragraphes 2.1.1.4 à 2.1.1.12 deviennent les paragraphes 2.1.1.5 à 2.1.1.13.

Paragraphe 2.1.2.1, modifier comme suit:

«2.1.2.1 Par “caméra”, on désigne un dispositif qui donne une image de l’environnement extérieur ~~par l’intermédiaire d’un objectif associé à un détecteur électronique photosensible qui~~ et convertit ensuite cette image en signal vidéo (**signal vidéo par exemple**).»

Paragraphe 2.1.2.2, modifier comme suit:

«2.1.2.2 Par “moniteur”, on désigne un dispositif qui convertit un signal ~~vidéo~~ en image restituée dans le spectre visible.»

Paragraphe 2.1.2.4, modifier comme suit:

«2.1.2.4 Par “contraste (de luminance)”, on désigne le rapport de luminance entre un objet et son arrière-plan/environnement immédiat, permettant de distinguer l’objet de cet arrière-plan/environnement.»

Paragraphe 2.1.2.8, modifier comme suit:

«2.1.2.8 Par “champ de vision”, on désigne la portion de l’espace tridimensionnel ~~dans laquelle un objet critique peut être observé et restitué par le~~ **qui est contrôlée à l’aide d’un** système de vision indirecte. **Sauf indications contraires**, celui-ci correspond à la zone de vision au sol offerte par un système **ou des systèmes autres que des miroirs**. ~~et peut éventuellement être limité par la distance maximale de détection du système.~~ **Il peut être limité par la distance de détection pertinente correspondant à l’objet critique.**»

Paragraphe 4.2, modifier comme suit:

«4.2 Chaque dispositif doit comporter ~~sur son boîtier de protection~~ un emplacement de grandeur suffisante pour recevoir la marque d’homologation, laquelle doit être lisible lorsque le dispositif est monté sur le véhicule; cet emplacement doit être indiqué sur les dessins mentionnés à l’annexe 1.»

Paragraphe 6.1.3.2.2.3, remplacer le renvoi au paragraphe 2.1.1.10 par un renvoi au paragraphe 2.1.1.11.

Paragraphe 6.2.2.2.2, modifier comme suit:

«6.2.2.2.2 Le moniteur doit offrir un contraste minimal dans diverses conditions lumineuses ~~conforme aux dispositions du projet de norme internationale~~ conformément à la norme ISO 15008:2003».

Paragraphe 6.2.2.2.4, modifier comme suit:

«6.2.2.2.4 La mesure du contraste de luminance doit se faire conformément à la norme ~~ISO/DIS~~ ISO 15008:2003.».

Paragraphe 12.5, supprimer.

L'ancien paragraphe 12.6 devient le paragraphe 12.5.

Paragraphe 15.1.1, modifier comme suit:

«15.1.1 ~~(Réservé)~~ **Les systèmes de vision indirecte montés sur le véhicule doivent être d'un type homologué en application du présent Règlement.**».

Paragraphe 15.1.4, modifier comme suit:

«15.1.4 Les champs de vision définis ci-après doivent être déterminés en vision ambinoculaire, les yeux étant situés aux "points oculaires du conducteur" tels qu'ils sont définis au paragraphe 12.1. Les champs de vision doivent être déterminés lorsque le véhicule est **en état de marche, ainsi que défini dans le document TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, annexe 7, paragraphe 2.5.4, avec en plus, pour les véhicules des catégories M₁ et N₁, un passager avant (75 kg), au poids à vide en ordre de marche comme défini au paragraphe 12.5.** ~~Ils doivent être obtenus à travers des vitres~~ **Lorsqu'ils sont obtenus à travers des vitres, ayant celles-ci doivent avoir** un facteur de transmission lumineuse totale **conforme au Règlement n° 43, annexe 21** ~~d'au moins 70 %, cette valeur étant mesurée perpendiculairement à la surface.~~».

[Voir Règlement n° 43 de la CEE, annexe 21, paragraphe 4.2.2.1 du complément 7]

Paragraphe 15.2.1.1.2, modifier comme suit:

«15.2.1.1.2 Si le champ de vision d'un rétroviseur frontal tel qu'il est prescrit au paragraphe 15.2.4.6 **et/ou d'un rétroviseur d'accostage tel qu'il est décrit au paragraphe 15.2.4.5** peut être obtenu par un autre système de vision indirecte homologué conformément au paragraphe 6.2, et monté conformément au paragraphe 15, ce système peut être utilisé au lieu ~~d'un~~ **du** rétroviseur frontal **pertinent ou des rétroviseurs frontaux pertinents.**

Si un système à caméra et moniteur est utilisé, le moniteur doit exclusivement afficher:

- **Le champ de vision prescrit au paragraphe 15.2.4.5 lorsque le système remplace le rétroviseur d'accostage;**
- **Le champ de vision prescrit au paragraphe 15.2.4.6 lorsque le système remplace le rétroviseur frontal; ou**
- **Simultanément les champs de vision prescrits aux paragraphes 15.2.4.5 et 15.2.4.6 lorsque le système remplace à la fois le rétroviseur d'accostage et le rétroviseur frontal, alors que le véhicule circule à une vitesse ne dépassant pas 30 km/h.**

Si le véhicule se déplace à une vitesse supérieure ou en marche arrière, le moniteur peut être utilisé pour afficher le champ de vision d'autres caméras montées sur le véhicule.».

Paragraphe 15.2.4.6.1, modifier comme suit:

«15.2.4.6.1 Le champ de vision doit être tel que le conducteur puisse voir au moins une portion de route plane et horizontale délimitée par:

- Un plan vertical transversal passant par le point avant extrême de la cabine du véhicule;
- Un plan vertical transversal passant à 2 m en avant du véhicule;
- Un plan vertical longitudinal parallèle au plan vertical longitudinal médian et passant par le point latéral extrême du véhicule du côté conducteur; et
- Un plan vertical longitudinal parallèle au plan vertical longitudinal médian et passant à 2 m du véhicule du côté opposé à celui du conducteur.».

Le contour avant de ce champ de vision du côté opposé à celui du conducteur peut être arrondi selon un rayon de 2 m (voir fig. 8).

Pour le champ de vision défini, voir aussi le paragraphe 15.2.4.8.2.

Les prescriptions applicables aux rétroviseurs frontaux sont obligatoires pour les véhicules à cabine avancée (tels qu'ils sont définis au paragraphe ~~12.6~~ **12.5**) des catégories $N_2 > 7,5$ t et N_3 .

Si, sur les véhicules de ces catégories, ~~présentant d'autres caractéristiques de construction concernant la carrosserie~~ il n'est pas possible de satisfaire aux prescriptions avec un rétroviseur frontal **ou** un système à caméra et moniteur, **un système d'aide à la vision** doit être utilisé. ~~Si aucune de ces solutions n'offre un champ de vision satisfaisant, un autre système de vision indirecte doit être utilisé.~~ **Si un système d'aide à la vision est employé, Ce système il doit pouvoir détecter**

un objet d'une hauteur de 50 cm et d'un diamètre de 30 cm dans le champ défini à la figure 8.».

Paragraphe 15.2.4.8.1, modifier comme suit:

«15.2.4.8.1 Rétroviseur intérieur (Classe I)

Une réduction du champ de vision due à la présence de dispositifs tels qu'appuie-tête, pare-soleil, essuie-glace, éléments chauffants et feu(x)-stop de la catégorie S3 ou par des éléments de la carrosserie tels que les montants de vitres des doubles portes arrière est autorisée pour autant que **cette réduction ne soit que partielle**. ~~L'ensemble de ces dispositifs ne masquent pas plus de 15 % du champ de vision prescrit, cette condition étant vérifiée par projection sur un plan vertical perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule.~~ Le degré d'obstruction est mesuré avec les appuie-tête dans la position la plus basse possible et les pare-soleil repliés.».

Paragraphe 15.2.4.8.2, modifier comme suit:

«15.2.4.8.2 Rétroviseurs extérieurs (Classes II, III, IV, V et VI)

Dans les champs de vision prescrits ci-dessus, les obstructions dues à la carrosserie et à ~~certain~~ de ses éléments, tels que les autres rétroviseurs **de la cabine du conducteur**, les poignées de portières, les feux d'encombrement, les indicateurs de direction, les extrémités de pare-chocs **avant et** arrière, ainsi que les éléments de nettoyage des surfaces réfléchissantes, ne sont pas prises en considération si l'ensemble de ces obstructions équivaut à moins de 10 % du champ de vision prescrit.».

Paragraphe 15.3.5, modifier comme suit:

«15.3.5 Les véhicules **peuvent être munis de systèmes complémentaires de vision indirecte**. ~~des catégories M₂ et M₃ et les véhicules complets ou complétés des catégories N₂ > 7,5 t et N₃ équipés d'une carrosserie spéciale pour l'enlèvement des ordures peuvent être munis à la partie arrière de leur carrosserie d'un système de vision indirecte autre qu'un rétroviseur destiné à offrir le champ de vision suivant:~~».

Paragraphes 15.3.5.1 et 15.3.5.2 et figure 9, supprimer.

Paragraphe 21.3, modifier comme suit:

«21.3 ... d'amendements. **Cependant, ce délai est repoussé de 12 mois en ce qui concerne les prescriptions relatives au miroir frontal de la classe VI, considéré en tant qu'élément, et à son installation sur les véhicules.**».

Annexe 7, paragraphe 1.2.2, remplacer le renvoi au paragraphe 2.1.1.5 par un renvoi au paragraphe 2.1.1.6.
